

Borgward P100 1961

MOTORNYTT onsdag 18 december
Föregående tisdag 17 december

1. Bonus/malus döms ut helt: "Se över eller avskaffa"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-12, 06:27

Straffskatt och elbilsbonus är ineffektivt för att sänka utsläppen.



Att införa en bonus för de flesta laddbara bilar och en straffskatt för de flesta bensin- och dieselbilar har varit kontroversiellt.

Bonus/malus-systemet har väckt enormt mycket känslor, inte minst hos auto motor & sports chefredaktör Alrik Söderlind som kallat idén för "rena bluffen". Även Konjunkturinstitutet har kritiserat systemet som ineffektivt om målet är att sänka utsläppen och nå klimatmålen.

Nu dömer KI återigen ut bonus/malus-systemet som en ineffektiv satsning.

"Vi tycker man ska se över det systemet eller till och med avskaffa systemet. Det är svårt att motivera och det medför ett antal problem som vi gärna vill undvika", säger Svante Mandell, forskningschef på KI:s miljöekonomiska enhet, till Ekot.

Enligt honom finns smartare och effektivare sätt att sänka utsläppen på, inte minst priset på bensin och diesel som han tycker räcker bra som verktyg för att sänka utsläppen.

"Vi tror att man måste jobba med det som kallas reduktionsplikten som matar in biodrivmedel i bränslemixen och du kommer behöva jobba med beskattningen av bränsle. Det här kommer i sin tur att driva upp pumppriset lite grann, och det gör att du kommer att välja effektivare bilar av dig själv, så den effekten kommer vi att få ändå", säger Svante Mandell.

Bonus/malus-skatten får kritik: "Når inte målen – bränslepriserna behöver mer än fördubblas"

"Bonus/malus är rena bluffen – laddbilar betalar högre skatt än dieselsuvar"

RECHARGE

2. Bil Sweden: Inte biltillverkarnas ansvar att bygga laddstolpar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-11, 19:16

Ny prognos hintar om rekordökning för elbilarna.



Redan om tio år kan åtta av tio bilar som säljs i Sverige ha laddsladd, enligt Bil Sweden.
En ny rapport från branschorganisationen visar att hela 80 procent av alla nyregistrerade bilar 2030 kommer vara antingen elbilar eller laddhybrider.
"I år tror vi att 13 procent av nybilsregistreringen kommer vara laddbara bilar. Så det är en stor, stor uppgång", säger Bil Swedens vice vd Jessica Alenius till Ekot.
Om prognosen visar sig stämma innebär det att koldioxidutsläppen från Sveriges personbils-flotta kommer minska med 60 procent fram till 2030, men det är ändå inte tillräckligt för att nå målet som är på 70 procent.
För att försäljningen av elbilar ska kunna öka så mycket tycker Bil Sweden att det behövs fler laddstolpar, men enligt Jessica Alenius är det inte biltillverkarnas ansvar.
"Vi tillhandahåller produkterna, det vill säga bilarna. Laddinfrastrukturen måste byggas ut av marknaden och med hjälp av staten", säger hon.

Test av snabbladdning för elbilar: Så bra är Ionitys laddare

Snabbladdning i årets nya elbilar – Tesla fortfarande överlägsen



Erik Söderholm

3. Lyssna på Koenigsegg Jesko för första gången – en rapp V8 med 1 600 hk

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-12-12, 14:46

För första gången kan vi lyssna på nya värstingen från Ängelholm. Vilken gasrespons! Och ni vet vad vi alltid säger – skruva upp ljudet.



En rå best med ett fantastiskt motorljud, det vet vi numera.

Häftig design och fantastisk toppeffekt – samt en väldig speciell transmission – är det som många förknippar med Koenigsegg Jesko. Men det har hänt mer med V8-motorn än att bara höja turbotrycket.

Volymen på 5,0 liter är densamma som förut men Jesko har fått en "flat vevaxel" där vevtapparna sitter förskjutna med 180 grader (istället för 90 grader, som nästan alla andra V8-motorer har). Vevaxeln tillverkas ur ett solitt metallstycke och i färdigt skick väger den bara 12,5 kilo – vilket Koenigsegg hävdar är världens lättaste V8-vevaxel.

Den nya vevaxeln gör att Jeskos V8:a har flyttat upp rödmarkeringen till 8.500 rpm. Den speciella vevaxeln ger också ett lika speciellt motorljud, som vi kan höra i filmklippet nedan.

En annan, ny finess hos Jeskos V8-motor är att man använder komprimerad luft för att få spinn på turboaggregaten. Inte helt olik Volvos PowerPulse, som användes på D5-dieseln (men nu försvunnit på lätthybriderna). En luftkompressor fyller en tank – i kolfiber, förstås – och det varvar upp turboaggregaten, en av detaljerna som förklarar den kvicka gasresponen.

Toppeffekten i Jeskos V8-motor anges till 1.280 hk med handelsbensin och hela 1.600 hk med E85 etanolbränsle. Maximalt vridmoment är 1.500 Nm vid 5.100 rpm, men mellan 2.700–6170 rpm finns minst 1.000 Nm. På pappret en ganska "snäll" motor, om man nu kan säga det om en V8:a som kan ge 1.600 hk.



[Koenigsegg i exklusiv intervju om nya Jesko: "Råaste förbränningsbilen vi kunde bygga"]



[Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin]



[Koenigsegg Jesko slutsåld efter fem dagar – förskott betalt på alla 125 bilarna]



[Så funkar växellådan i Koenigsegg Jesko – med sju kopplingar]



[Bildgalleri: Koenigsegg Jesko i natursköna Luzern, Schweiz]



[Pappa Koenigsegg: ”Klart jag blev väldigt glad och hedrad”]

4. Första bilderna: Volvos systermodell som coupé-suv

Redaktören bytbil 2019-12-10

Nu visar Lynk o Co upp nya modellen 05



Nästa år introduceras Geelys nya kinesiska bilmärke Lynk & Co i Europa. Nu kommer första officiella bilderna av nya modellen Lynk & Co 05. Bilen är en coupé-suv som ger en försmak av Volvos kommande modeller.

Från början var det tänkt att Lynk & Co skulle tillverka sina bilar för Europa i Volvos fabrik i Gent i Belgien. Men succén för Volvo XC40 har varit så stor att det helt enkelt inte finns plats i fabriken. Så bilarna kommer att tillverkas i Kina, även för den europeiska marknaden.

Nu visar Lynk & Co upp coupé-suven. 05 med de första riktiga officiella bilderna. Bilen bygger på samma plattform som Volvo XC40, men bilen har begåvats med en slankare coupékaross. Enligt ryktena kommer även Volvo under 2020 visa upp en coupé-suv kallad XC50 och Lynk & Co:s nya bil ger oss en liten försmak av vad som komma skall.

Eftersom bilen bygger på Volvos CMA-plattform får den samma drivlinor och i första hand kommer Lynk & Co ha den trecylindriga 1,5-litersmotorn från XC40. Bilen erbjuds även som laddhybrid, en drivlina som på Volvospråk heter T5 Twin Engine. OM det blir en helt elektrisk Lynk & Co 05 med samma drivlina som Polestar 2 och XC40 Recharge P8 återstår att se.

Den uppmärksamme som kan sitt Lynk & Co noterar att modellbeteckningen 04 nu är överhoppad. Det beror på att det finns en kommande modell som ännu inte är visad som ska heta 04.

Det är ännu inte bekräftat om Lynk & Co 05 kommer till Europa nästa år – men håll tummarna. Märket ska lanseras i Europa under första halvåret av 2020. Affärsmodellen bygger i första hand på att kunderna ska prenumerera på bilen och de kommer att säljas över internet och i pop-up-stores – modernt värre.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Tyskland före Norge – ny elbilsetta

Jan-Erik Berggren 11 december 2019

Tyskland har kört om Norge som Europas elbilsland. Till och med november månad har drygt 57 500 elbilar sålts i Tyskland, några hundra bilar fler än i Norge. Och tronskiftet ser ut att bli permanent.



Norge har sedan 2010 varit det land i Europa där det säljs flest elbilar. Men under 2019 har Tyskland kört ifatt och i praktiken varit jämsides med Norge månad för månad.

I november gjorde så Tyskland ett ryck då försäljningen i Norge minskade med 27 procent till ynka 3 697 bilar. Samtidigt ökar försäljningen av elbilar i Tyskland stadigt och i november ökade försäljningen med 9,1 procent till drygt 4 000 sålda bilar under månaden. Nu talar allt för att Europas största bilmarknad kommer att dra ifrån – rejält.

Bland annat storsatsar de tyska tillverkarna Volkswagen, BMW och Mercedes på elbilar och så har förstås Norge bara 6,4 procent av Tysklands befolkning.

Under de kommande tre åren ska de tyska tillverkarna rulla ut cirka 150 nya eldrivna modeller vilket kommer att synas i försäljningsstatistiken.

Tyskland är sedan tidigare det land där det säljs flest laddhybrider.

Tesla ökade sin försäljning i Tyskland med 130 procent och framför allt är det nya Model 3 som driver försäljningen. Under nästa år kommer Volkswagen ID.3 som en direkt konkurrent till Model 3. Priset för en ID.3 i Tyskland är strax under 30 000 euro, att jämföra med 20 000 euro för nya modellen Golf med förbränningsmotor och cirka 44 000 euro för en Model 3.

Den tyska regeringen förbereder för bidrag och rabatter till elbilsköpare men väntas sätta en gräns på 40 000 euro. Billigare bilar får stöd men inte dyrare.

Kina är världens största bilmarknad med USA som tvåa och Tyskland/Norge som trea. I Sverige har försäljningen under 2019 gått från strax under 3 000 elbilar per kvartal till drygt 4 000 elbilar under det sista kvartalet. Totalt för 2019 väntas det säljas mellan 13 000 och 14 000 elbilar.

Enligt elbilsstatistik finns det 98 912 laddbara bilar i Sverige varav drygt 34 600 är elbilar. Tesla Model S, Renault Zoe och Nissan Leaf är de vanligaste elbilarna. Stockholm är det län i Sverige som har flest laddbara bilar, drygt 46 000.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Volkswagen ID.3 finns nu i Sverige

Mattias Rabe 9 december 2019

Elbilen väldigt många pratar om, Volkswagen ID.3, har nu kommit till Sverige. Vi är på plats för att titta närmare på den.



FILM: https://youtu.be/rQM64H_7254 via

Volkswagens första renodlade elbil, det vill säga en bil som inte är baserad på en modell som finns med bensin- och dieselmotorer, är ID.3 som presenterades i maj 2019 då även orderböckerna öppnade. Men det var först i september som ID.3 presenterades fullt ut utan maskering och med svenska prisuppgifter.

I dag, exakt tre månader efter den stora världspremiären, har ID.3 tagit sig till Sverige. För bara en liten stund sedan drogs skynket av bilen, en ID.3 1st Edition, på Volkswagens showroom på Norrmalmstorg i Stockholm. Teknikens Världs Marcus Engström är på plats för att känna och klämma på elbilen som för stunden är på mångas läppar.

Hej Marcus, hur upplever du ID.3?

– Det pratades mycket om att den ska vara liten som en Golf men rymlig som en Passat, och nu när jag sett den på nära håll samt suttit på alla platser i ID.3 kan jag skriva under på att den upplevs som en Golf på utsidan men med rymligare insida. Bagageutrymmet är förstås inte lika rymligt som hos en Passat, men 385 liter är mer än i en femdörrars halvkombi-Golf som rymmer 380 liter i sitt rymligaste utförande.



I förarstolen ser du ut att ha bra med plats, hur upplevs baksätet?
– Jag håller med Patrik i det han rapporterade i samband med förra visningen, det vill säga att utrymmet är bra med god plats för benen. Mittplatsen är dock i smalaste laget och kan fungera för vuxna under kortare sträckor, eller för barn.

När kommer ID.3 till de svenskar som har beställt modellen?
– Introduktionsmodellen ID.3 1st Edition levereras samtidigt till alla kunder i Europa. I slutet av april eller i början av maj nästa år (2020) äger leveransen rum. Priset för denna modellversion är under 410 000 kronor, någon mer exakt prislapp har Volkswagen Sverige ännu inte.

De som är intresserade av ID.3 men inte av introduktionsmodellen?
– ”Vanliga” ID.3 ska börja levereras under hösten 2020. Här är det fortfarande det instegspris som tidigare annonserats som gäller, nämligen under 350 000 kronor.

Vad händer med ID.3 framöver, innan leveranserna tar vid till våren?
– Den ID.3 1st Edition som står här i dag ska stå kvar i Volkswagens showroom ytterligare några dagar, sedan ska den ut på turné hos Volkswagen-handlarna i landet för allmän beskådan. Efter turnén ska den fortsätta vara tillgänglig för allmänheten, då på Mall of Scandinavia i Solna. Datumen ser du i rutan här intill.

ALLT OM ID.3: Här kan du läsa om de olika drivlinorna, batteristorlekar, räckvidder och mycket annat

GALLERI
Volkswagen ID.3 1st 2020
73 bilder

Mattias Rabe

SVENSKA DAGBLADET

7. Ovanligt reko modell – kan bli en storsäljare

Eric Lund

Publicerad 2019-12-08

Skoda är inte längre de billigaste bilarna på marknaden. Tvärtom nafsar Volkswagens tjeckiska märke de tyska kusinerna i bakhasorna. Nya Skoda Kamiq har i alla fall inget att skämmas för, det är en genomtänkt och sympatisk småbil.



Skoda Kamiq tar rygg på suv-trenden men är egentligen bara en högbyggd småbil med vettig paketering.

Det finns få nackdelar med att bygga vardagsbilar en aning på höjden. Bilens innerutrymmen blir mer effektivt utnyttjande i förhållande till karossens längd. Att kliva i och ur bilen blir bekvämare, i synnerhet för den vars knän och rygg hunnit bli en smula knarriga.

Trenden i bilvärlden är ändå motsägelsefull på denna punkt. Många vardagsmodeller görs lägre för att se sportiga ut. Samtidigt växer suv-segmentet med högbyggda bilar. Men allt fler suvar får samtidigt snajdiga taklinjer, så att bilens ovandel ska efterlikna en coupémodell. Det resulterar i bilar som är tjocka nedtill men kapade upptill.

Sedan finns det bilar som rakt upp och ned bara försöker vara rekorderliga. Nya Skoda Kamiq, till exempel. Den har en systermodell som heter Scala, som en tjeckisk Volkswagen Golf ungefär, och som inte heller är någon modernt plattlagd historia. Men med Kamiq faller bitarna på plats för en lång rad vardagar i trafiken.

Kamiq är 424 centimeter lång, elva centimeter kortare än en Volkswagenkusin med snarlik konfiguration: Golf Sportsvan. Men enligt uppgifter från Volkswagen ska Sportsvan, som alltså är en lite resligare variant av Golf, läggas ned. Den säljer för dåligt.

Ändå tror jag att Kamiq kommer att bli en storsäljare. Skälet är att den ser mindre ut som en minibuss och mer som en vanlig bil. Fronten är inte lika trubbig, proportionerna har några kryddmått suv i sig utan att Kamiq är bylsig eller klumpig som suvar tenderar att vara.



Bakifrån är Volkswagenkoncernens små suvar nästan komiskt lika:
är detta en Seat, en Volkswagen eller en Skoda?

Namnet Kamiq visar att Skoda placerar den nya, lilla modellen i samma kategori som de större suv-syskonen Karoq och Kodiaq. Det visar även att olika bilsegment alltmer blandas upp och överlappar varandra. Ibland blir resultatet simmiga såser, ibland fiberhaltiga redningar.

Kamiq kommer inte att erbjudas med fyrhjulsdrift, men det går att beställa den med ett off-roadpaket som ger 1,5 centimeter ökad markfrigång samt ett underkörningsskydd. Det handlar alltså inte om någon utvändig ”styling”, bara renodlad funktionalitet. Priset är modesta 2 500 kronor. (Det finns även ett sportpaket för 6 500 kronor där markfrigången istället sänks med 1,5 centimeter – ett kontraproduktivt val för en bil av detta slag.)

Kamiq kostar i enklaste utförande med enliters, trecylindrig bensinmotor på 115 hästkrafter 217 500 kronor. Provbilen har samma motor men med automatisk, sjuväxlad dubbelkopplings-låda och är i utrustningsversionen Style. Grundpriset för den konfigurationen är 250 600 kronor. Sedan har provbilen styckevis extrautrustning som skjuter i väg prislappen till drygt 320 000 kronor. Då hamnar Kamiq långt utanför sitt egentliga härad.





Det digitala instrumentklustret är överskådligt
och erbjuder flera alternativ för hur informationen ska presenteras.

Provbilen är extrautrustad till tänderna, med bland annat digital instrumentering och extra stor pekskärm mitt på panelen. Utmärkt ergonomi. Foto: Pontus Lundahl/TT

Bland de dyrare tillvalen märks panoramatak (9 900 kronor) och elektriskt utfällbar dragkrok (9 900 kronor). Dessutom ett mycket lättanvänt och grafiskt fint utformat menysystem med navigation på 9,2-tums pekskärm. Det kostar 11 500 kronor, men då ingår även digital instrumentering.

Elvärmt baksäte (2 900 kronor) och två usb-uttag i baksätet (700 kronor) är prisvärda tillval, medan eljusterad förarstol (5 900 kronor) och tonade bakrutor (2 000 kronor) är mindre angelägna.

Sammantaget är Kamiq välutrustad från start och flertalet tillval är vettigt prissatta. Emellertid borde säkerhetssystemet som varnar för andra fordon i döda vinkeln, samt även för korsande trafik när bilen backas ut från en p-plats, ingå. Det kostar 4 500 kronor.

Den lilla trepipen under motorhuven är förvånansvärt pigg. Med fullt lass blir omkörningar i landsvägsfart inte särskilt snabba, men för de flesta övriga situationer duger den gott. Det finns även en fyrcylindrig bensimotor på 150 hästkrafter (236 500 kronor) samt en fyrcylindrig diesel på 115 hästkrafter (267 600 kronor). Dessutom en gasdriven version med 90 hästkrafter (239 100 kronor).

Dubbelkopplingslådan fungerar bra, men fortfarande är tekniken som sämst i stadstrafik. Där blir det lätt lite ryckigt vid krypkörning, bilen tar ibland ett skutt vid lågfartsmanövrering. Så snart man är på rull funkar det bättre, men det kan vara läge att överväga den manuellt växlade som är 14 600 kronor billigare.

Skoda gör av någon anledning sina bilar med lite stram fjädringskomfort. Inte obekväma, men sällan med den avslappnade attityd som kännetecknar en bekväm standardbil. Kamiq är dess bättre mindre stram en vanligt, måhända en effekt av att den är lite högre och med mindre krav på kvicka köregenskaper.



Fiffiga småprylar är ett signum för Skoda.
I förardörren finns ett paraply, i bagageluckan en ficklampa och i tanklocket en isskrapa.

Ljudkomforten är godtagbar för prisklassen (åtminstone så länge inte utrustningen maxats, som i provbilen …) och överlag är Kamiq en fullt duglig bil även för längre utflykter.

Bränsleförbrukningen är inte imponerande låg. Duglig, inte mer. Koldioxidutsläpp på 142 gram per kilometer skjuter Kamiq 1.0 långt in i malusland (alltså höjd fordonsskatt som börjar vid 95 gram och ökar för varje gram). Fordonsskatt på drygt 4 000 kronor per år de första tre åren är inte så muntert för en bil som till stor del kommer att köpas av privatpersoner.

Det finns egentligen inget speciellt med Kamiq, mer än att den är ovanligt reko paketerad, rymlig för sin storlek och vettigt prissatt i grundutförande. Det kan räcka långt.

Specifikationer | Skoda Kamiq Style 1.0 TSI DSG

Grundpris:	250 600 kronor.
Förbrukning:	6,2 liter/100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	142 gram/km (enligt WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	28,3 mg/km.
Motor:	Trecylindrig 1,0-liters bensin.
Kraftöverföring:	7-växlad dubbelkopplingslåda (DSG), framhjulsdrift.
Skatt:	4 050 kronor.
Max effekt:	115 hästkrafter vid 5 000 varv/minut.
Max vridmoment:	200 newtonmeter vid 2 000–3 500 varv/minut.
Tjänstevikt:	1 251 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,24/1,79/1,55.
0–100 km/h:	10,0 s.
Toppfart:	194 km/h.

Motor/växellåda
Betyg: 3 av 6
Känslan är att motorn är stark nog för de flesta vardagsuppdrag. Dubbelkopplingslådan är en sinnrik konstruktion som fungerar bra, men är knixig i låga hastigheter.

Ekonomi
Betyg: 4 av 6
Billigare än kusinmodellen Volkswagen T-roc men dyrare än kusinen Seat Arona, som är baserade på samma teknik. Skoda, som har många prisvärda tillval, är ett populärt märke i Sverige. Troligtvis ett bra begagnatvärde.

Miljö

Betyg: 2 av 6

142 gram koldioxid per kilometer resulterar i hög skatt de första tre åren. Det finns även en gasdriven Kamiq, men sådana stationer är ju glest belägna.

Köregenskaper

Betyg: 4 av 6

Kamiq är nyter som körupplevelse och trivs både i stadstrafik och långfärd. Fjädringskomforten är åt det fastare hållet. Stolar och baksäte har bra klass för bilens storleks- och prisklass.

Säkerhet

Betyg: 4 av 6

Euro NCAP gav systermodellen Skoda Scala fem stjärnor och Kamiq bedöms likvärdig. Delpoängen för aktiva säkerhetssystem är inte på topp. Varningssystem för döda vinkeln borde ingå i standardutrustningen.

Helhet

Betyg: 4 av 6

I det segment där Kamiq ska fajtas finns det väldigt många starka konkurrenter. Kamiq är en klok och rymlig bil med förutsättningar att bli en omtyckt grundmodell i Skodas allt större bilfamilj.

Två rivaler



Dacia Duster TCE 4x2 Comfort

147 500 kronor. En duglig bil men krocksäkerheten fick inte godkänt.



Hyundai Kona 1.0 T-GDI Nordic Edition

164 900 kronor. Aningen mindre än Kamiq men mycket billigare.

ViBilägare

8. Provkörning: Porsche Cayenne Coupé (2019)

Publicerad 2019-12-08 10:00, **text Tommy Wahlström**

Cayenne Coupé med minsta bensinmotorn kanske inte väcker gaslusten hos bankörningsentusiaster, och folk med lång överkropp kommer att önska sig ett mindre huvud när de sitter i baksätet. Övriga lär knappast sakna något.



Elegans. Det är väl det som är den stora skillnaden mellan vanliga Cayenne och Porsche Cayenne Coupé. Taklinjen har sänkts 20 mm i bakkant och designen ger den här versionen ett betydlig smäckrare intryck än vanliga Cayennes stabbiga suv-attityd.

V6:an i vår provkörningsbil är det minsta motoralternativet till modellen och gör ett utmärkt arbete. Den är tyst, bottenstark och samarbetar utmärkt med den åttaväxlade automatlådan. Särskilt snål är den dock inte. Monterad i en tung suv med fyrhjulsdrift krävs hårt disciplinerad gasfot för att inte förbrukningen ska stiga till över en och en halv liter per mil. En förbrukning som naturligtvis är helt otidsenlig. Ömmar miljösamvetet finns dock även Cayenne Coupé som laddhybrid med prislapp från 979.000 kr och förbrukning på 0,47 l/mil.

Att en ny suv från Porsche är en dröm på landsvägen är inget som höjer ögonbryn. Stark motor samt hjulupphängningar och bromsar som är tänkta att klara fri fart på Autobahn gör att 120 på svensk E4 känns som ren avkoppling. Komforten är förstklassig och kroppen känns pigg även när man kliver ur bilen efter ett långt körpass.

Att inredningen är lyxig och genomförd med hög precision och känsla av kvalitet kräver man av en bil som kostar över 800.000 kr och är därför inte heller särskilt överraskande. Förarmiljön är utmärkt med tydliga instrument och lättanvända reglage.

Det är däremot i garaget som Cayennes storhet verkligen sticker ut. När man rattar två ton tung suv mellan betongpelare och grosshandlarparkerande kollegor är det först svårt att förstå vad som händer. Faktabladet berättar att bilen är nästan fem meter lång och två meter bred, ändå känns den lätthanterlig som en Volkswagen Polo.

Förklaringen hittar vi i listan över extrautrustning. Tillvalet ”bakaxelstyrning” för 21.400 kronor låter bakhjulen svänga mot framhjulen i låga farter och med i högre hastigheter. Det medför ökad stabilitet när det går undan och en overklig smidighet när det är trångt. Parkeringshjälp med 360 graders kameror för 7.700 kronor hjälper ytterligare till för att höja förarens självsäkerhet.



Men allt det här kan man förstås också få i en vanlig Cayenne som i sitt grundutförande är 70.000 kr billigare än Coupén. Men den elegantare taklinjen påverkar verkligen vilket intryck bilen ger. Och dess användbarhet ska sägas.

Takhöjden i baksätet räcker inte riktigt till och är du upp mot 190 kommer du att börja vrida på dig efter en stund. Baksätet är förövrigt gjort för två i standardutförandet, men ett tresitsigt alternativ finns på tillbehörslistan. En smula bagagevolym har också offrats i skönhetsoperationen, från 770 liter i Cayenne till 625 liter i Cayenne Coupé.

Om elegans är viktigare är praktikalitet är dock valet enkelt. Alla vill inte ha en praktisk sko från Ecco. Ibland känns en liten italienare helt enkelt så mycket bättre. Även om ”liten” i det här fallet råkar vara en välväxt suv på fem meter med tjänstevikt på över två ton.





Plus: Komfort, prestanda, detaljarbete, dragvikt, smidig för sin storlek (med bakaxelstyrning).
Minus: Förbrukning, kostnader, begränsad takhöjd i baksätet.
Vad nytt? Coupéversionen av Porsches stora suv.
För vem? Esteter med tjock plånbok som behöver en stor bil.



Porsche Cayenne Coupé Tiptronic S

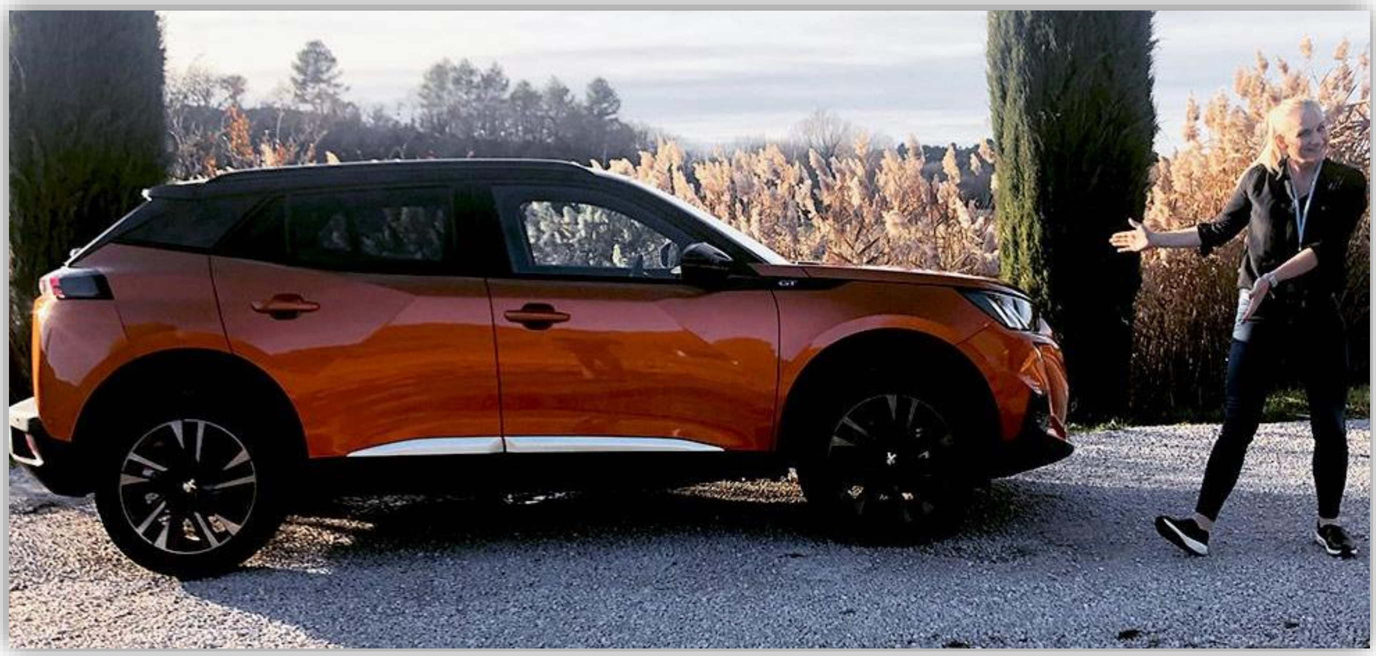
Pris:	830 000 kr.
Säljs:	Nu.
Mått:	L 493/B 198/H168
Bagagevolym, l:	625 – 1 540.
Tjänstevikt:	2 030 kg
Max dragvikt:	3 500 kg
Motor:	V6 bensin med turbo och direktinsprutning. Volym 2 995 cm3. Max effekt: 340 hk vid 5 300 v/min. Max vridmoment: 450 Nm från 1 340 v/min.
Kraftöverföring:	8-växlad automatisk växellåda. Fyrhjulsdrift.
Prestanda:	Toppfart 243 km/tim. Acceleration 0 – 100 km/tim på 6,0 s.
Deklarerad förbrukning:	12,7 l/100 km. CO2-utsläpp 28915 g/km.
Konkurrenter:	BMW X6, Audi Q8, Mercedes GLE Coupé, Range Rover Velar.

ViBilägare

9. Peugeot 2008 – rapport från provkörningen

Publicerad 2019-12-11 11:00 **text Carl Hempel**

Maria är på sydeuropeisk mark för att bekanta sig med senaste versionen av högbyggda formfranskan Peugeot 2008. Här är första intrycken.



Hej Maria! Vad är nytt med Peugeot 2008?
– Största nyheten är att den kommer som elbil någon gång i mars/april 2020. Men först dimper nya 2008 som bensinare och diesel ner hos bilhandlarna runt årsskiftet.
Visst har nya 2008 vuxit en aning?
– Ja, med sina 4,3 meter är det bara drygt 17 centimeter till storasyskonet 3008. CMP-plattformen har i 2008 tänjts så långt det går och detta ska speciellt komma baksätesåkarna till fördel.
Vilken version har du provat?
– Det finns både fyrcylindriga dieslar, trecylindriga bensinare och en elbil i utbudet. Hittills har jag provat en toppversionen GT med trecylindrig bensinare på 155 hästkrafter. Den morrar fram franska "Rrrr" i varje böj och kurva och känns pigg ihop med åttastegad automatlåda. Det finns diselar också men Peugeot Sverige tror att när det gäller förbränningsmotorer så är det bensin som majoriteten av kunderna kommer att välja. Centralt från Peugeot förväntar man sig att sälja 10-15 procent av elversionen, 40 procent utgörs av dieslar och 45-50 procent av köparna tros välja bensinalternativ.
Hur är den att köra då?
– För mig som är ovan vid Peugeot känns ratten väldigt liten. Den har också en medvetet kantig form för att du lättare ska kunna se över den till mätarklustret i 3D. Det kan göra att tillbaka-snurrandet när du haft stort rattutslag kan kännas lite konstigt. Utseendemässigt tycker jag att bilen ser frän ut, men inuti kan det bli plottrigt med pianotangenter kombinerat med touch-knappar och pekskärm. Dessutom kräver spaken för adaptiva farthållaren viss tillvänjning, efter-som den sitter lite klurigt till bakom ratten.



Vad kommer den att kosta då?
– Inga svenska priser finns än, men räkna med ett instegspris någonstans strax under 200.000 strecket för en bensinare. För elbil får du nog plussa på det dubbla.
Spännande, kan du inte berätta mer om elbilen?
– Nej det har jag inte fått köra än, det blir först imorgon. Vill du ha en ny direktrapport då?
Ja tack!
– Okej då.



10. Jättesuvarna Tahoe och Suburban - nu ännu större

Redaktören bytbil

2019-12-11

Här är första bilderna på GM:s nyheter



Större och längre än någonsin. General Motors visar upp sina nya jättesuvar Tahoe och Suburban.

Mastodont-bilarna står för 40 procent av USA:s suv-försäljning.

Chevrolet Tahoe var allt annat än en liten bil i sin förra version – men den nya modellen är ännu större, den har vuxit nästan två decimeter på längden. Den långa versionen Subarban har också vuxit, men inte mer än tre centimeter. Båda modellerna har fått längre hjulbas, vilket ska förbättra komforten ytterligare. General Motors lovar att de extra centimetrarna ska ge ännu bättre utrymme, särskilt i tredje stolraden. Dessutom har Tahoe fått ett rejält mycket större bagageutrymme.

Miljödebatten har inte riktigt nått alla bilköpare i USA ännu, för de här bilarna säljer fortfarande extremt bra och var fjärde ny såld suv utanför lyxsegmentet i USA är av modellerna Tahoe och Suburban. Om några år ska dock en helt elektrisk Cadillac Escalade lanseras på plattformen.

En annan stor nyhet är att bladfjädringen är ersätt av individuella hjulupphängningar bak, vilket ska förbättra både komfort och väghållning. Hjulupphängningarna är lånade rakt av från GM:s pickuper. I dag behöver inte bilarna bladfjädring för att klara tung last längre, då de flesta bara kör i stan med barn i baksätet som tyngsta last.

GM har förfinat bilarna ytterligare med adaptiv fjädring som gör att markfrigången kan ställas in. Bilen kan till exempel sänkas med fem centimeter för att göra det lättare att kliva i och ur.



Utvändigt är bilarna sig ganska lika från tidigare generationer – GM vill helt enkelt inte ändra på ett vinnande koncept, även om karossen är lätt moderniserad. Invändigt har det hänt en viktig sak: Växelväljaren på ratten är ersatt av knappar! Bilen sägs få samma datorer och infotainment-system som Corvette och nya Cadillac. Så överdrivet modernt är det måhända inte: Bilarna har fortfarande analoga mätarhus!

Köparna kan välja mellan två olika bensindrivna V8:or till sin suv. Den minsta ger 355 hästkrafter och den större levererar 420 hästkrafter. För den som drar tunga släp kanske dieselsexan passar bättre, det är första gången den finns i de här modellerna. Men även V8:an sägs vara snålare än tidigare, då den kan stänga av upp till sju cylindrar.

Bilarna börjar levereras till amerikanska kunder till sommaren, och kostar från cirka 50 000 dollar i USA. Några svenska priser och säljdatum är inte kända ännu. Men räkna med en rejäl skattenota de tre första åren på grund av WLTP.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. 500 000 Dacia Duster tillverkade

Robin Törnros 10 december 2019

Nu har Dacia Duster tillverkats i en halv miljon exemplar och det gäller endast den senaste generationen.



Dacia Duster lanserades som modellår 2010, en lågprissuv med antingen fram- eller fyrhjulsdrift som kommit att bli lite av en storsäljare. Hittills i år har det sålts 2 534 Duster i Sverige vilket är i princip samma siffra som för Volkswagen Polo under samma period.

Den andra generationen Duster lanserades som modellår 2018 och tillverkas i den rumänska fabriken i Mioveni. Redan nu har tillverkningen alltså passerat 500 000-strecket. Det är dock inget jämfört med den första generationen. Den tillverkas fortfarande för marknader som bland annat Ryssland, Indien och Brasilien och har nu tillverkats i över 1,7 miljoner exemplar sedan 2010.

TEST: **Dacia Duster mot nya Jeep Wrangler och Suzuki Jimny**

Hittills har Dacia sålt totalt 17 651 Dacia Duster i Sverige sedan lanseringen för drygt nio år sedan. Inte illa för en bil som endast klarat av tre stjärnor i krocktest.

Jubileumsbilen är en röd Duster med 1,3-liters bensinmotor på 150 hästkrafter och fyrhjulsdrift. Det är en motor som inte säljs i Sverige då den starkaste motorn som säljs har har 130 hästkrafter.

Robin Törnros

RECHARGE

12. Skiftet till elbilar hotar 80 000 jobb i bilindustrin

Av Magnus Fröderberg

Publicerad 2019-12-11, 10:51, uppdaterad 2019-12-11, 12:42

Utbudet av elbilar ökar och fler modeller är på gång. Men omställningen till produktion av elbilar innebär att jobben för 80.000 arbetare kan försvinna de kommande fem åren. Kanske har "peak car" redan uppnåtts?



Förbundskansler Angela Merkel invigde produktionsstarten av VW ID3 i Zwickau.

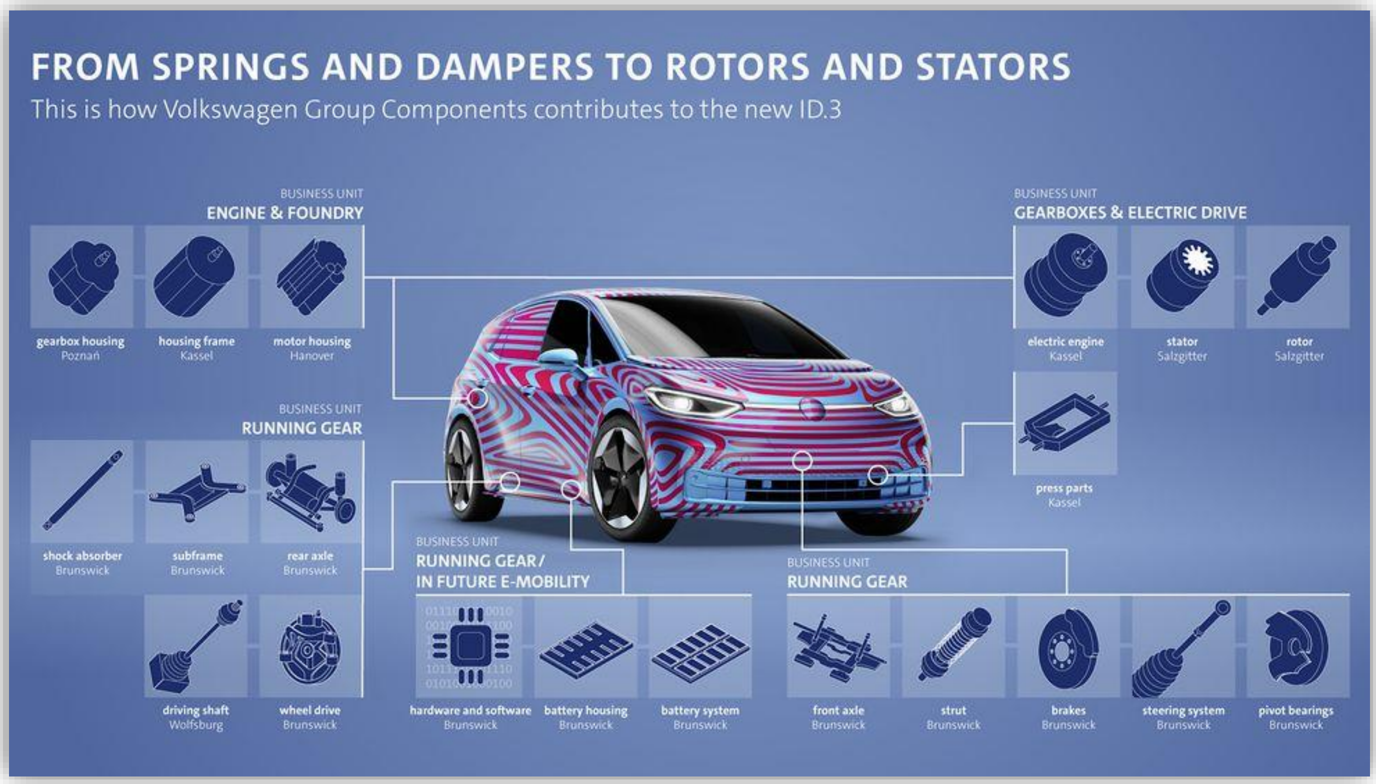
Under förra veckan meddelade Daimler och Audi att de bantar ner sin arbetsstyrka med 20.000 tjänster. "Bilindustrin befinner sig mitt i den största omvandlingen i sin historia", skriver Daimler i sitt uttalande.

Nyhetsbyrån Bloomberg har analyserat data från bilindustrin och kommer fram till att omkring 80.000 jobb kommer att försvinna under de kommande åren, främst i Tyskland, USA och Storbritannien.

En del av uppsägningarna är kopplade till minskad bilförsäljning men huvuddelen beror på att produktionen av elbilar är mindre personalkrävande. En förbränningsmotor är till exempel betydligt mer komplicerad att tillverka jämfört med en elmotor. Samma sak med transmissionen.

Även den tyska fordonsbranschens sammanslutning VDA gör en liknande analys. Ordförande Bernhard Mattes sa under en presskonferens i Berlin att neddragningarna kommer att bli större under 2020 än 2019. Totalt uppskattar VDA att 70.000 jobb kommer att försvinna i Tyskland under det kommande årtiondet. Sammantaget arbetar en bit över 800.000 personer inom bilindustrin i Tyskland.

Enligt VDA:s prognos stannar årets globala bilförsäljning vid 80,1 miljoner bilar, en minskning med 4,1 miljoner jämfört med fjolåret. Nedgången väntas fortsätta under 2021. Om nedgången fortsätter även de följande åren innebär det att toppen av bilförsäljningen, det som brukar benämnas som "peak car", uppnåddes 2018.



En elbil innehåller givetvis många komponenter, men totalt sett något färre än en jämförbar bilmodell med förbränningsmotor.



Volkswagens fabrik i Zwickau är den första inom koncernen som ställts om till elbilsproduktion. Men fler följer de närmaste åren. På bandet VW ID3, den första massproducerade elbilen från en av de stora tillverkarna (förlåt, Tesla). Och tittar vi riktigt noga på bilden så ser vi att ID3 faktiskt har trumbromsar (!) bak.

Magnus Fröderberg

RECHARGE

13. Fordsäljarnas pinsamma svar om nya elbilen: Kan inte laddas hemma

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-11, 20:08

Bara 1 av 15 säljare hade koll på elbilar, enligt ny rundringning.



Ford har knappast varit först ur startblocken när det gäller elbilar, men med lanseringen av nya Mustang Mach-E körs en storsatsning på eldrift igång.

Den nya elcrossovern bygger alltså vidare på det klassiska modellnamnet Mustang och den kommer i en mängd olika varianter och versioner med räckvidd på upp till 60 mil.

Det är dock en sak att lansera själva bilen – sedan ska den säljas också. En rundringning som elbilssajten EV Bite gjort visar att Fords säljare kanske inte har riktigt den koll köparna kan förvänta sig.

Eftersom det dröjer innan Mustang Mach-E börjar rulla på vägarna är det inte så konstigt att alla säljare inte är helt uppdaterade när det gäller teknisk information. Men köparna måste ändå kunna få svar på sina frågor inför lanseringen av elbilen, och många av Fordsäljarna som "utsätts" för påringning i den här granskningen visade sig inte ha någon vidare elbilskoll.

EV Bite har ringt runt till 15 Fordåterförsäljare i USA. Det handlar alltså inte om någon fullständig rundringning till samtliga återförsäljare utan bara till ett axplock.

"Mina förväntningar var låga men några av uttalandena var helt skandalösa", enligt skribenten, som hävdar att bara en av säljarna var så pass informerad att det gick att hålla en konversation på en rimlig nivå och att nästan alla tvingades skicka vidare samtalet till någon annan säljare med "bättre koll".

Säljarna fick försöka svara på grundläggande frågor om elbilar och laddning. De berättade bland annat att det *inte* går att ladda Mustang Mach-E hemma, att den däremot *kan* laddas vid Teslas Superchargers, att räckvidden är för kort och att laddhybrider är bättre.

Ny rapport visar: Svenska bilsäljare vill inte sälja elbilar

Bästa och sämsta bilsäljarna enligt ägarna

14. Volvo: Tre saker som måste ske om ellastbilar ska slå igenom

Simon Campanello 2019-12-12 11:02

Snart rullar de första serietillverkade ellastbilarna ut från bandet på Volvo Lastvagnar. Men för att kunna konkurrera med förbränningsmotorn behövs både incitament och investeringar, menar företaget.



Batteribussar rullar för fullt och personbilar med eldrivlina blir allt fler, nu väntar den tyngre trafiken på elektrifieringen. Volvo, Scania, Tesla och nystartade Volta är bara några av företagen som gett sig in i racet.

Men det finns flera hinder som måste övervinnas innan eldrivna lastbilar kan slå igenom på bred front. Det budskapet ville Volvo Lastvagnar hamra in under veckans lansering av nya konceptmodeller av tyngre ellastbilar för regiontransport och anläggningsbruk.

Jonas Odermalm som är ansvarig för elektromobilitet på Volvo Lastvagnar lyfte tre konkreta utmaningar när Ny Teknik träffade honom i anslutning till evenemanget i veckan.
– Det är saker som går hand i hand och måste hända ungefär samtidigt som fordonen utvecklas, säger Jonas Odermalm.

Läs mer: **Volta Trucks – svensk startup som ska bygga eldriven lastbil**

1. Ekonomiska incitament

Den första generationen ellastbilar kommer att vara dyrare i totalkostnad än dieseldrivna. Därför menar Volvo Lastvagnar att det krävs ekonomiskt stöd till de transportörer som väljer att gå i bräschen.

– Åtminstone i början tills vi fått upp volymen och börjar få skalfördelar ser vi att olika stimulanspaket är nödvändiga för att komma igång och gynna de som vill anamma den nya tekniken i ett tidigt skede, säger Jonas Odermalm.

Läs mer: Scania eller Volvo – vem har flest batterimodeller?

2. Kapacitet i elnätet

Nästa statliga satsning är investeringar i elnäten för att säkerställa att det finns kapacitet att ladda eldrivna lastbilar. Inte minst på platser där många ellastbilar kan behöva snabbladdas, vilket kan skapa stor belastning.

– Elnäten behöver ha rätt kapacitet på rätt ställen. Vi har redan sett kapacitetsproblem i Sverige, som runt Uppsala och Stockholm. Det är viktigt att jobba bort de hindren, säger Jonas Odermalm.

Läs mer: Miljongränsen tog Volvo 20 år att nå

3. Publika laddnätverk

Volvo Lastvagnar ser att i ett första skede kommer merparten av laddningen att ske på hemmaplan, exempelvis i depåer när lastbilarna står stilla över natten. De menar också att det är troligt att logistikhubbar kommer att ha laddmöjligheter som lastbilarna kan nyttja under av- och pålastning.

Publika laddstationer blir därför inte lika viktiga som de är för personbilar, men kommer ändå att spela en roll framförallt i längre transporter.

Läs mer: Nu börjar Volvo sälja sina ellastbilar

– Då är nästa steg en investering i publik laddinfrastruktur, säger Jonas Odermalm.

I dag finns endast enstaka pilotanläggningar som är anpassade för lastbilar, inte minst är det en fråga om plats eftersom en lastbil skulle ha svårt att parkera vid de flesta laddstationer som byggts för personbilar.



SIMON CAMPANELLO

NyTeknik

15. Här är Volvos Lastvagnars första tyngre ellastbilar

Simon Campanello 2019-12-10 16:52

Volvo Lastvagnar växlar upp med tyngre eltransport. Ny Teknik var på plats i Göteborg för att titta på de nya konceptmodellerna för regionaltransport och byggtrafik.



De två lastbilarna rullar tyst in på scen och ställer sig på varsin sida om Volvo Lastvagnars vd Roger Alm. Det är dags för företaget att ge sig på att elektrifiera större fordon, meddelar han från scen.

– Det är definitivt vårt jobb att tillverka lastbilar för elektromobilitetens tidsålder, för våra kunder och för samhället. Tack vare vår samlade kunskap inom Volvokoncernen går vi nu in i ett tyngre segment med ett starkt självförtroende, säger Roger Alm.

Efter att i snart ett decennium ha tillverkat eldrivna bussar rullar Volvogruppen nu allt snabbare mot eldrift inom lastbilstrafiken.

I januari skickade Volvo Lastvagnar ut sina första ellastbilar till pilotkunder i Göteborg. Det är två mindre fordon för stadstrafik som används för att varudistribution och sophämtning i stadskärnan. I början av nästa år ska modellerna, FL Electric och FE Electric, ut i serieproduktion.

Läs mer: [Volta Trucks – svensk startup som ska bygga eldriven lastbil]

På sin demoanläggning i Torslanda i Göteborg visar Volvogruppen nu upp vad som är nästa steg i elektrifieringsresan.

De två konceptlastbilar som presenterades under tisdagen var en lastbil för regionala transporter, och en för byggarbetsplatser. Båda är tänkta att säljas i flera utförande och ha en räckvidd på över 20 mil.



De fordon som står på scen i dag använder samma drivlina som de mindre modellerna som snart ska ut i serieproduktion. Produktionsmodellerna kommer dock att få en ny, mer kraftfull drivlina.

– När det gäller FL/FE tog processen ungefär två år från koncept till serieproduktion. Utan att säga några exakta datum kan ge en indikation på hur lång utvecklingsprocessen är, säger Jonas Odermalm som är ansvarig för elektromobilitet på Volvo Lastvagnar.

Hur lika blir produktionsbilarna de koncept ni visar upp i dag?
– Drivlinan kommer att uppgraderas för att klara tyngre vikter än den i FL/FE som är gjord för att klara 27 ton, och sen förväntar vi oss att batteritekniken har tagit ytterligare några steg vilket gör att vi kan få med oss mer energi så att vi kan hålla rimliga körsträckor.

Läs mer: Nu börjar Volvo sälja sina ellastbilar

Volvo har inte kommunicerat vem som kommer att leverera batterier. Sedan tidigare finns ett samarbete med Samsung, men Volvos representanter vill inte berätta vem som tillverkat batterierna som sitter i konceptbilarna – eller vem som kommer att stå som leverantör när serieproduktionen av de mindre ellastbilarna drar igång nästa år.

När Ny Teknik får provköra lastbilen som är tänkt att användas för regiontransport kan vi konstatera att det är ett lättkört och tystgående fordon. Den är fullastad med betongsuggor, men tar sig lätt och smidigt runt testbanan.

Bristen på ljud och vibrationer i de eldrivna lastbilarna lyfts upprepade gånger som en styrka, jämte nollutsläppen av både partiklar och koldioxid från själva lastbilsdriften.

Arbetsmiljön för föraren ska förbättras väsentligt när ljudnivån inne i hytten mer eller mindre kan halveras jämfört med en dieseldriven lastbil, åtminstone i lägre hastigheter.

NyTeknik

16. ”Ge oss fossilfria alternativ till rimligt pris”

2019-12-09 13:58

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.

DEBATT. Alltför stort fokus på höga bränsleskatter riskerar att drabba småföretagen eftersom fungerande fossilfria alternativ är dyrare eller saknas helt på många håll, skriver Rickard Gegö, Sveriges Åkeriföretag och Günter Mårder, Företagarna.



Att nå utsläppsmålen för 2030 är en stor utmaning för transportsektorn. För att få till en omställning krävs att utfasningen av den gamla tekniken går hand i hand med framväxten av mer hållbara sätt att organisera produktion och konsumtion, inte minst ny teknik för fordon och drivmedel.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, där tunga lastbilar står för sju procent av utsläppen. Effektiva omställningsåtgärder inom denna sektor skulle därmed ha stor effekt för svensk utsläppsminskning.

Nästan nio av tio företag i Sverige tycker att det är viktigt att bedriva ett hållbarhetsarbete och ta samhällsansvar, enligt Företagarnas rapport ”Hållbarhet som konkurrensfördel”. Störst möjligheter att minska sina utsläpp av växthusgaser ser företagen bland annat i egna och inköpta godstransporter.

Förnybar diesel

Ett sätt att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn är att ersätta fossila bränslen med el och biodrivmedel (biogas, biodiesel, etanol, vätgas). Redan i dag finns möjligheten att ersätta stora delar av den fossila dieseln med biodiesel, exempelvis HVO och FAME. Den svenska konsumtionen av framför allt den förnyelsebara dieseln HVO har ökat snabbt de senaste åren. Fördelen med förnybar diesel är att det inte kräver några förändringar av motorer eller fordon.

Men även om förnybar energi ökar i Sverige, så är energianvändningen i transportsektorn fortfarande till störst del fossilbaserad. Ett alltför stort fokus på höga bränsleskatter riskerar därmed att drabba småföretagen, då fungerande alternativ till dagens fordon och fossila drivmedel är dyrare eller saknas helt på många håll i landet.

Svenska råvaror

För att företagen på ett enkelt, lönsamt och långsiktigt hållbart sätt ska kunna fortsätta bidra till omställningen efterfrågar vi följande från politiskt håll.

Öka kunskapen om lokala resurser. Av den mängd biodrivmedel som säljs i Sverige var endast 6 respektive 5 procent av råvarorna för de två vanligaste biodieseltyperna FAME och HVO samt 16 procent för etanol av svenskt ursprung 2018. Eftersom råvarorna som används har begränsad tillgänglighet och konkurrerande användningsområden är det viktigt att öka kunskapen om lokala resurser. Dessutom måste den inhemska produktionen av förnybara drivmedel som kan användas i transportsektorn skalas upp. Aktörer på olika nivåer i försörjningskedjan har viktiga roller i utmaningen att minska beroendet av fossila bränslen.

Ekonomiska incitament för omställningen. Kostnader är en avgörande faktor för alla småföretagare, så även för åkerierna. En stor ekonomisk skillnad att satsa på fossilfria alternativ skulle snabbt skapa mer driv i omställningen. Styrmedel bör utformas enligt principen om att förorenaren betalar. Fler och mer omfattande ekonomiska stimulansinsatser för småföretag att investera i fossilfria alternativ behövs - framförallt i tekniksprång, energieffektivisering och fossilfria transporter. Detta kräver investeringar i infrastruktur som möjliggör omställningen, exempelvis laddinfrastruktur och elvägar för lastbilar och gasmackar.

Stimulera efterfrågan av hållbara varor och tjänster. Affärsnyttan är kärnan i småföretagens hållbarhetsarbete. Detta kan effektivt stimuleras genom inköp och upphandlingar med höga ambitioner, men med rimliga krav anpassade efter småföretagen. Inom transportsektorn har Sveriges Åkeriföretags initiativ Fair Transport tagit ansvar för att garantera hållbara transporter. Detta innebär att transportsäljande företag levererar ett hållbarhetslöfte som påvisas genom löpande uppföljning. Genom att redovisa sitt hållbarhetsarbete och förklara att hållbara transporter också ställer krav på en hållbar affär blir Fair Transport en kraftfull produkt. Detta är ett viktigt steg för att ersätta priskonkurrens med kvalitetskonkurrens.

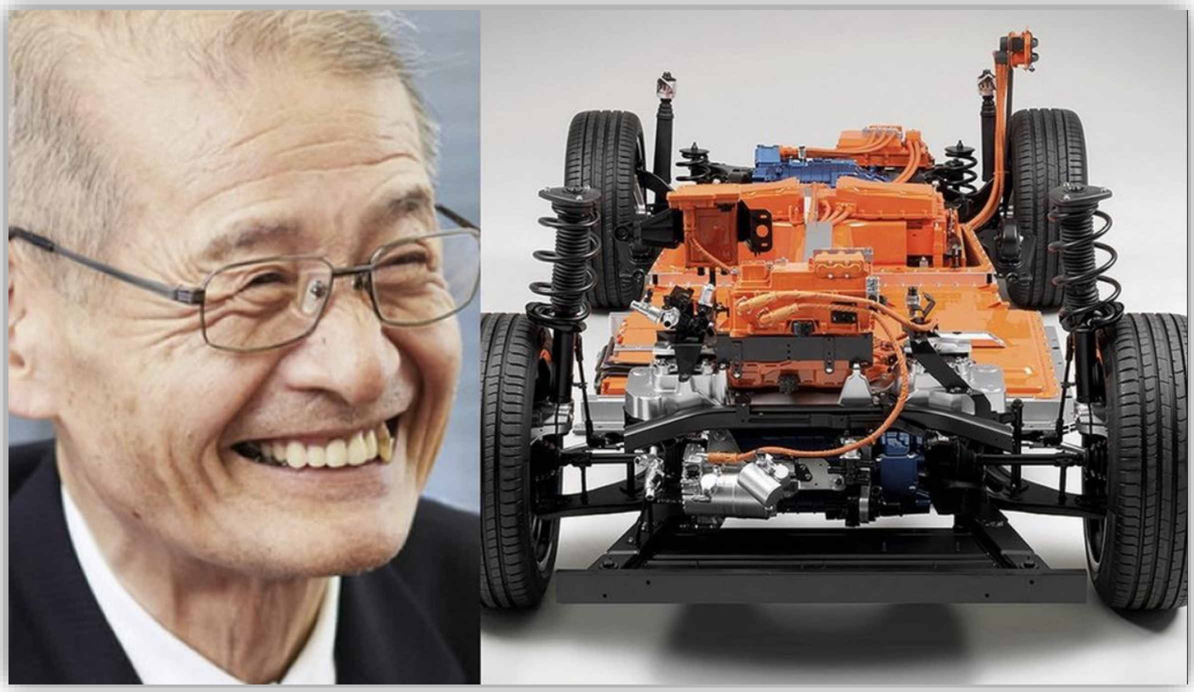
Småföretagen (0 – 49 anställda) utgör 99,4 procent av alla privata företag i Sverige. Deras roll i omställningen är utan tvekan stor. Med en tydlig och långsiktig prioritering gällande företagens förutsättningar finns goda möjligheter att nå transportsektorns utsläppsmål för 2030.

Rickard Gegö, Vd Sveriges Åkeriföretag
Günter Mårder, Vd Företagarna

17. Nobelpristagaren: Världen kommer förändras dramatiskt

Redaktören bytbil 2019-12-10

Får Nobelpriset i kemi för elbilsbatteriet



I dag får japanen Akira Yoshino Nobelpriset i kemi tillsammans med två andra för att ha kommit på elbilsbatteriet. I ett tal säger han att lithiumjon-batterierna kommer att förändra världen ytterligare för att bromsa klimatförändringarna.

– Vår värld kommer att förändras dramatiskt.

I dag tar Akira Yoshino, från Asahi Kasei Corp. och Meijo University, emot Nobelpriset i kemi tillsammans med M. Stanley Whittingham, en brittisk-amerikansk professor vid State University of New York i Binghamton och tyskfödda John Goodenough, professor vid University of Texas.

Utan deras upptäckter skulle inte revolutionen med laddbar elektronik som mobiltelefoner – och elbilar varit möjlig. Akira Yoshino berättar hur en miljövänlig elbilsrevolution kan genomföras.

Det finns oro för att flera metaller till batterier är på väg att ta slut. Kina har i dag kontroll över en stor del av gruvindustrin som tar fram metaller till lithiumjonbatterier. Nobelpristagaren tror att återvinning av batterier kan lösa en del av problemet.

– Nyckeln är om elbilsbatterier kan återvinnas. Kostnaden kommer att löna sig om alla bilbatterier samlas in och bearbetas, berättar han i en ny intervju.

Akira Yoshina förutspår att elbilar kommer att utgöra 15 procent av alla nya bilar från år 2025. För att klara miljömålen hoppas han att färre vill äga en egen bil i framtiden.

– Den idealiska livsstilen för framtiden är att människor inte äger en bil och ett självkörande fordon kommer närhelst någon vill använda tjänsten. Nästa uppdrag för branschen är att öka mängden sol- och vindkraft som kan lagras i batterier som används i bilar.



Akira Yoshino hoppas att batterierna och andra uppfinningar ska göra att samhället snart blir mer hållbart. Inför Nobelprisutdelningen höll han ett bejublat tal.

– Innovation över hela världen kommer att möjliggöra ett hållbart samhälle väldigt snart.

De tre nobelpristagarna har alla tre på olika håll bidragit till att ta fram de revolutionerande lithiumjonbatterirna. Stanley Wittingham, 77, upptäckte på 1970-talet att det gick att föra över lithiumatomer mellan elektroder, vilket underlättade laddningen. John Goodenough, 97, löste problemet med att batterierna ville ta eld. Slutligen så löste japanen Akira Yoshinos forskning den kemiska stabiliteten i batterierna och möjliggjorde serietillverkning.



RECHARGE

18. Här tar 97-årige batteripionjären emot Nobelpriset

Av Erik Söderholm, Publicerad i går, 22:46

Hyllades med varma applåder i Stockholm.



Idag tog amerikanska forskaren John Goodenough, 97 år gammal, emot Nobelpriset i kemi från kung Carl XVI Gustaf.

John Goodenough delar på Nobelpriset tillsammans med Stanley Whittingham och Akira Yoshino som alla varit pionjärer när det gäller forskning kring litiumjonbatterier.

"Det här är en enastående prestation som gynnat mänskligheten", sa en medlem i Nobelkommittén i samband med prisutdelningen.

Stanley Whittingham forskade på så kallade supraledare och skapade en nydanande katod i ett litiumbatteri. John Goodenough förutsåg i sin tur att katodmaterialet skulle prestera bättre om det byggdes av en metalloxid och presenterade 1980 en katod med koboltoxid och interkalerade litiumjoner.

"Det var ett viktigt genombrott som banade vägen för mycket mera kraftfulla batterier", står det i motiveringen till priset.

Sedan tog den tredje Nobelprisvinnaren, Akira Yoshino, vid för att lansera det första kommersiellt gångbara litiumjonbatteriet 1985. Han använde petroleumkoks istället för reaktivt litium i anoden.

Litiumjonbatteriet har förändrat våra liv och lägger nu grunden för ett fossilfritt samhälle. Det är till stor nytta för mänskligheten, står det i motiveringen.

John Goodenough är idag 97 år och därmed äldste Nobelpristagaren hittills. Prissumman på totalt nio miljoner kronor ska delas lika mellan pristagarna.

[Forskarna bakom dagens elbilsbatterier får Nobelpriset i kemi]

Feber

19. Hur dålig var egentligen Tata Nano?

AV ROGER ÅBERG

2019-12-10 kl 09:00

Budgetbilen som floppade



FILM: ***https://youtu.be/LfWgQxhKHok***

Tata är ett indiskt företag som precis som Samsung eller Hyundai är verksamt inom ett gäng olika branscher. Bland annat håller man på med bilar, dels under det egna varumärket men man äger också Jaguar och Land Rover.

För drygt tio år sedan fick man för sig att man skulle göra en indisk folkbil. Tanken var att göra den superbillig så att alla hade råd med den och även om den var dålig och osäker var den i alla fall bättre än alternativet för många, att sätta hela familjen på en motorcykel. Bilen blev Tata Nano och till en början kostade den 100.000 rupees, ungefär 13.500 kronor. Senare steg priset, men inte för att den var så efterfrågad utan för att man inte kunde tillverka den så billigt.

Nä, en succé blev det inte. Tata räknade med att sälja 250.000 om året men de senare åren under produktionen tillverkade man bara några tusen bilar per år.

en.wikipedia.org +

AV ROGER ÅBERG

20. Unika "framtidsbilen" byggdes bara i 51 exemplar

Redaktören bytbil 2019-12-04

Nu säljs den här på auktion – för mångmiljonbelopp



Se filmen på objektet som nu ska säljas på auktion: https://youtu.be/uMT_r1n7qUI

Den presenterades som ”morgondagens bil” för drygt 70 år sen. Nu kommer ett av de få återstående exemplaren av Tucker 48 att säljas på auktion i USA.

– Det här är en av de bäst bevarade bilarna, säger auktionsfirman Gooding & Company.

Preston Tucker var en visionär som ville skapa en tekniskt avancerad bil med djärv design. Med den enda modell som tillverkades – Tucker 48 – lyckades han uppnå sin dröm.



Bilen är betydligt lägre och mer aerodynamisk än andra märken från den tiden. Och motorn, en svansmonterad (monterad bakom bakre hjulaxeln) 6-cylindrig boxermotor kom från en helikopter. Cylindervolymen var 5,5 liter och effekten 166 hk.

Preston Tucker var extremt tidig med flera andra konstruktionslösningar. Hans bil var bland annat utrustad med laminerat säkerhetsglas i vindrutan som hoppade ut vid krock. Dessutom hade bilen tre strålkastare, där den mellersta var rörlig och följde rattutslaget.



Fabriken i Chicago hann bara tillverka 51 exemplar innan Tucker ställdes inför en rad juridiska problem. Han hamnade i domstol anklagad för bland annat checkbedrägerier, men friades. Striderna mot myndigheter tog dock för mycket på krafterna och dessutom var pengarna slut. Han hade inte råd att tillverka fler bilar.

Om bara några veckor kommer bil nummer 34 (av totalt 51) att säljas på auktion i USA. Under de 71 åren har bilen bara rullat 1 100 mil och är i perfekt skick. Utropspriset kommer därför bli mellan 17 och 22 miljoner kronor.

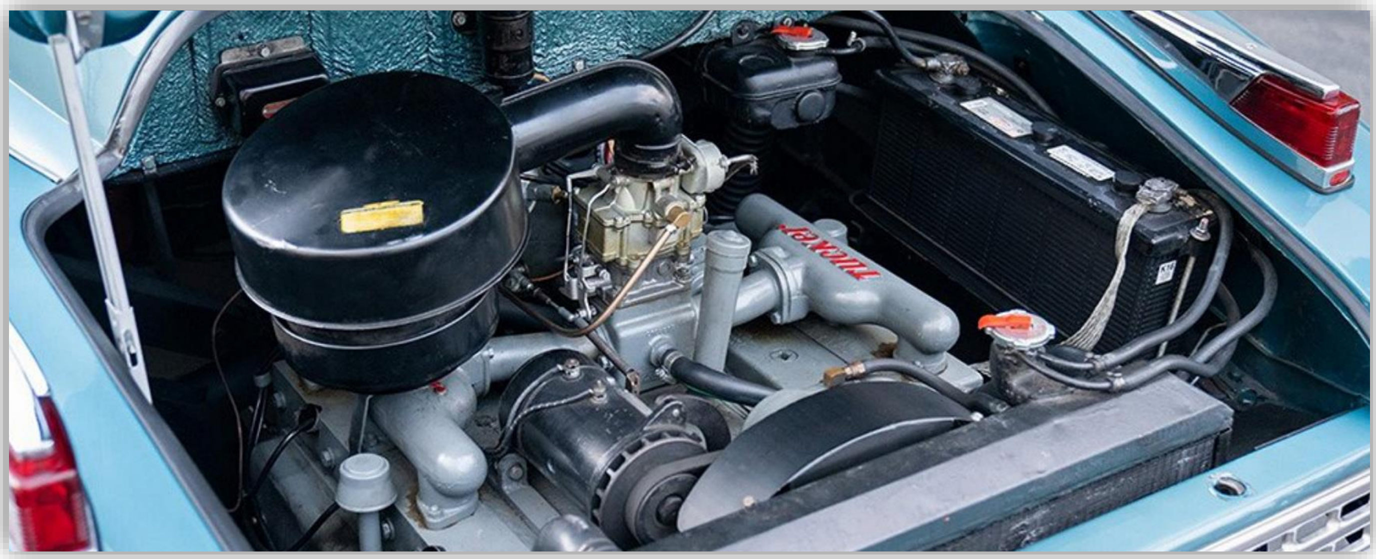
Majoriteten av de övriga 50 bilarna finns på muséer runt om i världen, så det här är ett unikt tillfälle för hugade bilsamlare att skaffa ett exemplar.

Arbetet med att ta fram Tucker har skildrats i filmen ”Tucker – en man och hans dröm” från 1988. Tucker spelades av Jeff Bridges och filmen regisserades av Francis Ford Coppola.

Coppola hade nämligen ett personligt förhållande till Tucker och bilen:

– När jag var barn pratade min pappa hela tiden om den nya Tucker-bilen. Han hade till och med förhandsbeställt ett exemplar och investerat 50 000 kronor i Tucker-aktier. Det var mycket pengar på den tiden.

– Jag minns att jag hela tiden frågade när bilen skulle komma. Till slut sa min pappa att vi inte fick någon bil därför att stora mäktiga konkurrenter inte ville se den som konkurrent. Preston Tucker fick inte köpa stål eller de delar han behövde.



21. Chevy med Dinah

Publicerad 2019-12-12 7:02

Text Mårten Carlsson

REKLAMFILM

Varför görs det inte sån här reklam idag? Reklam som gör en lite glad, Dinah Shore för Chevrolet 1959!





FILM: [***https://youtu.be/lrFxaJxMyGA***](https://youtu.be/lrFxaJxMyGA)

22. Grattis Lincoln Continental!

Publicerad 18 december 2009

Text Carl Legelius

Idag den 18 december när Abraham har namnsdag så passar det förstås bra att fira Continental, Lincoln Continental!



Lincoln Continental var en flaggskeppsmodell som tillverkades mellan 1939-48 och 1956-2002.

Den första Lincoln Continental ska ha skapats för Edsel Ford personligen som ville ha en Zephyr cabriolet färdig till sin Floridasemester i mars 1939. Sannolikt tänkte sig Edsel Ford redan från början att bilen skulle kunna gå i produktion. Fords chefsdesigner Eugene T. Gregorie togs sig an uppgiften och resultatet blev så anslående att man beslöt att börja tillverka modellen som nu fick namnet Continental. Till 1940 fanns Continental i cabriolet- och kupéversion.

Det sägs att Ford aldrig tjänade pengar på Continentalmodellen, men sannolikt var inte det viktigaste att räkna hem en vinst på bilen i sig. Värdet av den status och PR som det gav att många presidenter åkte Continental var nog viktigare. Bland amerikanska presidenter som åkte Continental kan nämnas Harry Truman, Richard Nixon, Lyndon Johnson.

Men den president som för evigt kommer att bli förknippad med Lincoln Continental var John F Kennedy som åkte i en öppen Lincoln Continental den 22 november 1963 då han blev mördad under sitt besök i Dallas, Texas.



Under en period på 1950-talet så var Continental en egen division inom Ford.
Här syns en Continental från 1956.



Till 1961 så kom en helt nydesignad Continentalmodell skapad av Elwood Engel
strax innan han bytte arbetsgivare och blev Chryslers designchef.



Som 1969 års modell introducerades Continental Mark III, trots Continentalnamnet var det en egen modell som byggde på Ford Thunderbird. Mark III fanns bara som kupé



1970 kom den fjärde generationen Continental.
Nu försvann självmordsdörrarna som varit ett signum för modellen.



Den nionde och sista generationen Lincoln Continental kom 1998.
Efter att försäljningen gått trögt 2002 så lades modellen slutligen ner.

Classic motor

23. Nostalgi: Kreidlers lätta motorcykel

Publicerad 2019-12-08 15:00

Kreidlers lätta motorcykel såldes till mopedpris: 1.978:-. Den 5-växlade Kreidlermotorn var på 55 cc och 6,5 hk. Toppfart: 95 km/t. Var detta för klen lättviktare eller fanns köp-suget?



SLUT